

1-2

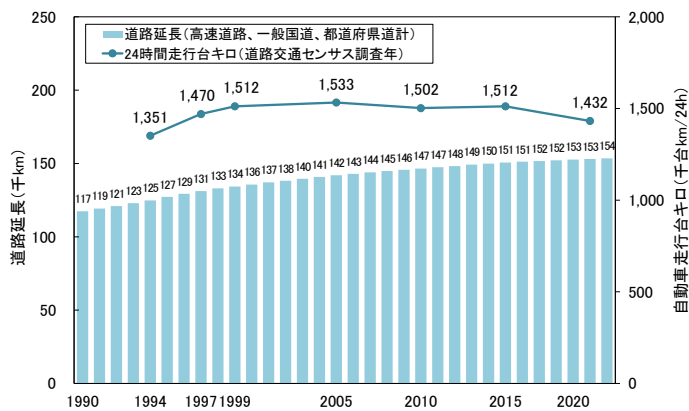
道路ネットワークの現状

(一財) 計量計画研究所
矢部 努

道路延長については、着実な道路整備により堅調な伸びを示しているが、交通需要に対しては未だ不十分である。結果として道路での平均走行速度も、高くない値で横ばいとなっている。特に東京や大阪などの都心部や、全国の人口集中地区を中心に慢性的な混雑が依然として残っている状況である。このような中で、三大都市圏で進められている環状道路の整備計画等、道路ネットワーク整備が果たす役割は非常に大きいといえる。社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会では、高規格道路をはじめとする広域道路ネットワークのあり方（仮称）のとりまとめに向けて議論されている。

図1 道路延長と自動車走行台キロの変化

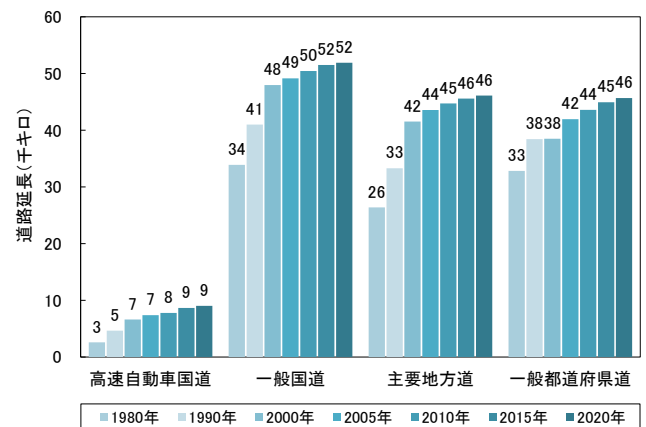
■ 全国の道路延長は堅調に増加している一方、自動車走行台キロは2005年の調査時点をピークにほぼ横ばい～減少傾向にある。



出所：国土交通省道路局「道路統計年報」、「道路交通センサス（各年）」、「R3 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」

図2 道路種類別の整備延長の変化

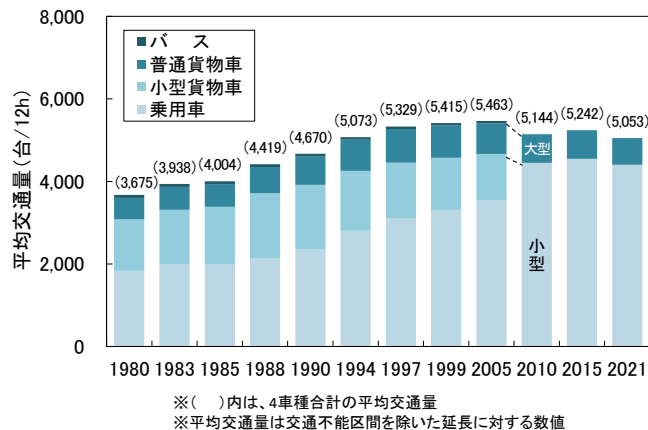
■ 道路整備延長（改良済み延長）は、高速道路ならびに一般都道府県道の全ての道路種別において、堅調に増加している。



出所：国土交通省道路局「道路統計年報」

図3 一般道路における車種別の12時間平均交通量

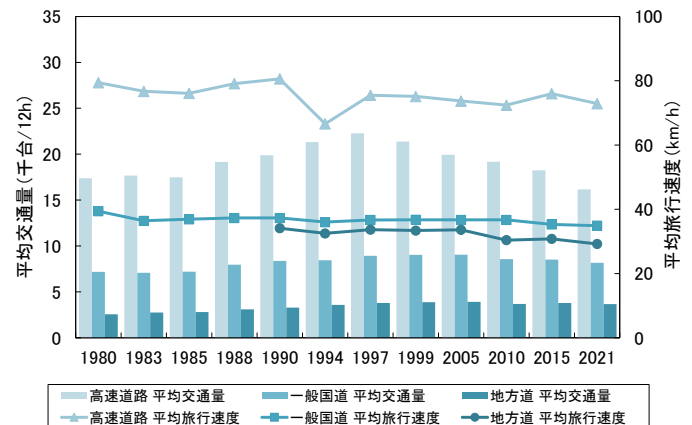
■ 一般道路の交通量は、2005年の調査時点をピークにほぼ横ばい～減少傾向にあり、2005年から2021年にかけては約9%減少している。



出所：国土交通省道路局「道路交通センサス（各年）」、「R3 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」

図4 道路種類別の平均交通量と平均旅行速度の変化

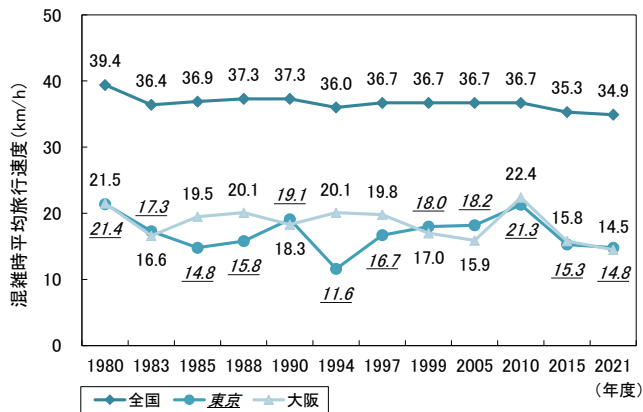
■ 高速道路の平均交通量は、交通量の少ない新規路線の影響もあり1997年以降減少傾向にあるが、平均旅行速度は向上している。一般道の平均旅行速度は、一般国道及び地方道とも横ばい～低下傾向にある。



出所：国土交通省道路局「道路交通センサス（各年）」、「R3 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」

図5 一般国道の平均旅行速度（全国・東京・大阪）

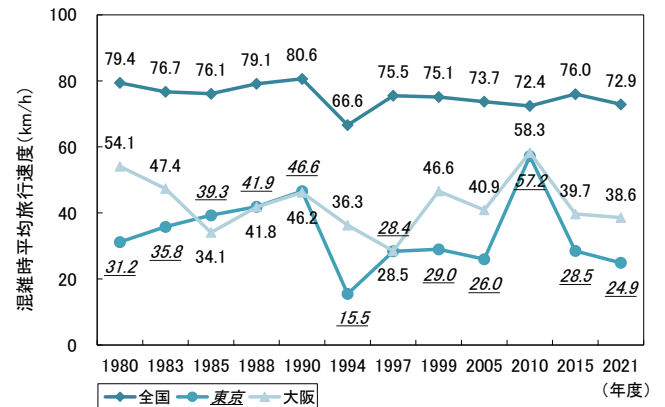
■経年変化では、全国平均はほとんど変化していない一方で、東京都区部・大阪市内の平均旅行速度は全国平均の約1/2であり、依然として混雑が激しい。



出所：国土交通省道路局「道路交通センサス（各年）」、
「R3 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」

図6 高速道路の平均旅行速度（全国・東京・大阪）

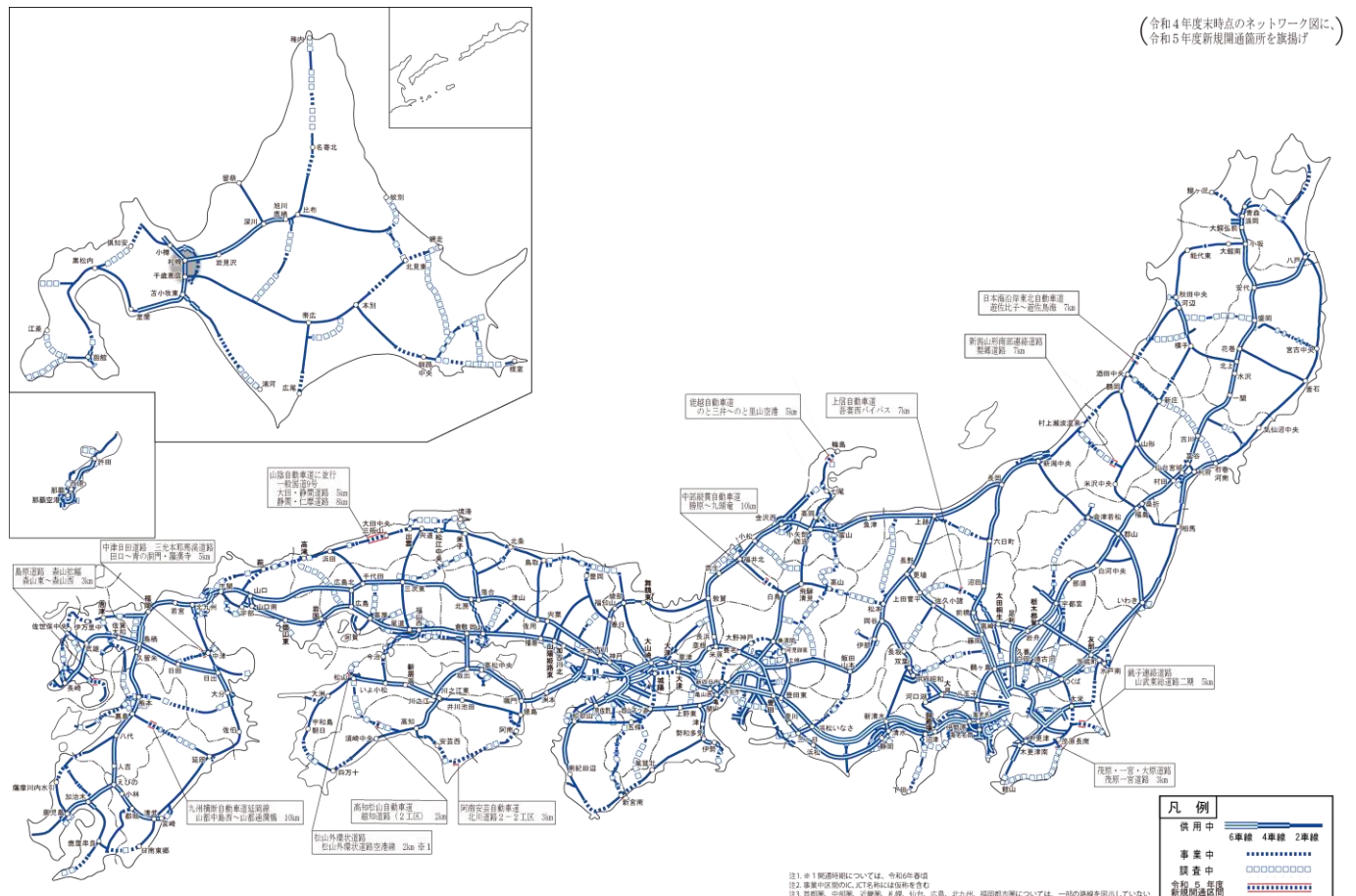
■経年変化では、全国平均は若干の低下傾向にある。東京都区部・大阪市内の平均旅行速度は、変動があるものの、全国平均より低い状況にあるといえる。



出所：国土交通省道路局「道路交通センサス（各年）」、
「R3 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」
※東京・大阪は首都高、阪高にNEXCOを含む

図7 災害に強い国幹線道路ネットワーク（高規格道路）の整備状況

■幹線道路の整備は、昭和 29 年に策定の第 1 次道路整備五箇年計画以来着実に進められてきており、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路IC周辺の工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与した。また、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルートの確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全向上にも大きく貢献した。例えば、東京外かく環状道路（三郷南 IC～高谷 JCT）は平成 30 年 6 月に 15.5km が開通し、東京外かく環状道路の約 6 割が繋がったことにより、中央環状内側の首都高（中央環状含む）の渋滞損失時間が約 3 割減少したことが示されている。



出所：国土交通省「令和 5 年度版 国土交通白書」